

Stellungnahme
der Flughafen Hahn GmbH & Co. KG
zur erteilten „Nachtfluggenehmigung“ vom 19.4.1994
und dem damit verbundenen Entwicklungspotential
u.a. am Beispiel des Flughafen Köln/Bonn

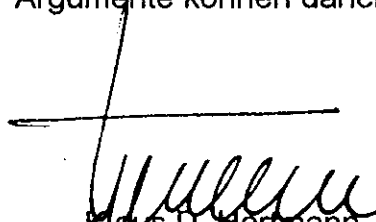
Der Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft Flugplatz Hahn mbH, heute Flughafen Hahn GmbH & Co. KG, wurde von der Genehmigungsbehörde des Landes Rheinland-Pfalz am 14.07.1993 eine Tagfluggenehmigung und am 19.04.1994 eine Genehmigung für den 24-Stunden Flugbetrieb erteilt. Diese Genehmigung ist insbesondere hinsichtlich der Nachtflugmöglichkeiten beklagt.

Das Entwicklungskonzept für diese ehemalige US-Air Base, die im Jahr 1993 von den US Streitkräften aufgelassen wurde, ist die Schaffung eines international wettbewerbsfähigen Zivlflughafens, der gleichzeitig eine wichtige Katalysatorfunktion für die Entwicklung des Air Industrial Parks auf dieser Gesamtliegenschaft übernimmt. Mit diesem Gesamtkonzept, das seit 01.04.1995 von einem privaten Partner maßgeblich mitgestaltet wird, soll in dem vergleichsweise ländlich strukturierten Raum Rhein-Hunsrück ein neuer strukturpolitischer Kristallisationspunkt für neue Arbeitsplätze geschaffen werden.

Ergänzend zu der Stellungnahme von Herrn MinDir. a.D. Dr. Winter und Herrn Staatssekretär a.D. Rehm zu den Nachtflugmöglichkeiten an anderen deutschen Verkehrsflughäfen möchte die Flughafen Hahn GmbH & Co. KG mit den nachfolgenden Ausführungen zur Notwendigkeit von Nachtflugmöglichkeiten am Flughafen Hahn einen Beitrag zur weiteren Information leisten.

Hierbei werden insbesondere auch Aussagen von Vertretern verschiedener Integrator und ihrer Arbeitsvertretungen wiedergegeben, die im Rahmen einer öffentlichen Anhörung am 14.02.1996 im Verkehrsausschuß des Landtages Nordrhein-Westfalen zur Nachtflugdiskussion am Flughafen Köln/Bonn Stellung genommen haben. Wiederholungen bestimmter Argumente können daher nicht ganz ausgeschlossen werden.


Jörg Berres
Geschäftsführer


Klaus D. Hartmann
Geschäftsführer

Inhaltsverzeichnis

	<u>Seite</u>
1. Wirtschaftsentwicklung und ihre Anforderungen an die Logistik	3
2. Entwicklung der Luftfrachtverkehre	4
3. Volkswirtschaftlicher Nutzen und Arbeitsplätze durch Flugverkehr	5
4. Nachtfluggenehmigung am Flughafen Köln/Bonn	7
5. Logistik der Integrator aus der Sicht des Fraunhofer-Instituts	9
6. Bedeutung der Nachtflugmöglichkeit für Expressdienstleister	10
7. Bedeutung der Nachtflugmöglichkeit aus der Sicht der Arbeitnehmer	13
8. Schallschutzdiskussion am Beispiel Flughafen Köln/Bonn	14
9. Bedeutung der Nachtfluggenehmigung für den Flughafen Hahn	17
10. Lärmschutzmaßnahmen am Flughafen Hahn	19
11. Schlußbemerkungen	22

1. Wirtschaftsentwicklung und ihre Anforderungen an die Logistik

Die Entwicklung der Wirtschaft ist vor allem in den modernen Industrienationen durch eine zunehmende internationale Arbeitsteilung und dem damit verbundenen Austausch von Gütern und Dienstleistungen verbunden. Die Zunahme der räumlich und zeitlich auseinanderfallenden arbeitsteiligen Prozesse und die Abnahme der Fertigungstiefe formulieren wachsende Anforderungen an die logistischen Dienstleister wie Spediteure, Fluggesellschaften und die sogenannten Integrator.

Begrenzt wird die Zunahme der absatzteiligen Prozesse durch den optimalen Grenznutzen einer Arbeitsteilung einerseits und durch rechtliche Rahmenbedingungen andererseits, unter denen sich arbeitsteilige Prozesse mit den damit verbundenen Waren- und Dienstleistungsströmen entwickeln können.

Ein wichtiges Kennzeichen der internationalen Verflechtungen der Volkswirtschaften ist die Zunahme der Warenströme. Dies gilt in besonderer Weise für den schnellen Transport von höherwertigen Waren per Luftfracht, ein Geschäftsbereich, der in den vergangenen Jahrzehnten überdurchschnittliche Wachstumsraten verzeichnet hat und dem auf Grund der vorgenannten allgemeinen Entwicklung auch künftig überdurchschnittliche Zuwachsraten zugeschrieben wird.

Besondere Wachstumspotentiale werden in den USA seit 20 und in Westeuropa seit 10 Jahren im Bereich der Kurier- und Expreßdienste verzeichnet. Versender fordern zunehmend spätere Abholzeiten für ihre Vor- oder Endprodukte, Empfänger zunehmend frühere Ankunftszeiten am Bestimmungsort, in der Regel im 36- oder 24-Stunden-Nachtsprung. Diese Anforderungen, insbesondere aus der produzierenden Wirtschaft haben zur Herausbildung neuer Dienstleistungen geführt, vor allem bei den Kurier- und Expreßunternehmen, die im Luftfrachtbereich unter dem unternehmenkennzeichnenden Begriff des Integrators zusammengefaßt werden können.

Integrator bieten einen kompletten logistischen Service vom Versender bis zum Empfänger an. Dienstleistungen als Integrator erbringen Unternehmen wie UPS, Federal Expreß, GD Express Worldwide (TNT), UPS und DHL. Kennzeichnend für diesen neuen Geschäftsbereich als Integrator sind weit über dem Branchendurchschnitt und der Volkswirtschaft insgesamt liegende Wachstumsraten.

Integrator benötigen jedoch bestimmte infrastrukturelle und rechtliche Rahmenbedingungen um die gestiegenen Anforderungen aus der Wirtschaft erfüllen zu können. Der Umschlag der auf die Luftfracht entfallenden Versendungen erfolgt in den Nachtstunden zwischen 23:00 und 04:00 Uhr. Ohne die Möglichkeit, Luftverkehr in diesem Zeitfenster durchführen zu können, kann ein Integrator seine Dienstleistung nicht erbringen. Eine bestandskräftige Nachtfluggenehmigung ist für einen Integrator eine zwingende Standortvoraussetzung. Ohne diese Voraussetzung gibt es für diesen Geschäftsbereich kein Entwicklungspotential für Unternehmen und damit keine Arbeitsplätze.

Zu den wesentlichsten Infrastruktureinrichtungen wachsender Volkswirtschaften zählen gute Verkehrswege, und dies seit 2000 Jahren. Es ist inzwischen Allgemeingut, daß die Bundesrepublik Deutschland in den letzten Jahren als Industrie- und Produktionsstandort zunehmend in Frage gestellt wird. Die Investitionsquote ausländischer Unternehmen in der Bundesrepublik Deutschland ist gravierend zurückgegangen, während deutsche Unternehmen aufgrund günstigerer Rahmenbedingungen zunehmend Produktionsstätten ins Ausland verlagern, dort investieren und neue Arbeitsplätze schaffen. Produkte aus Industrieländern, insbesondere aus der Bundesrepublik, sind i.d.R. teure Produkte. Diese gilt es aber nicht nur mit hoher Qualität herzustellen, sondern hierfür auch zu jedem Zeitpunkt weltweit den erforderlichen Service sicherstellen zu können, d.h. schnelle und zuverlässige Lieferungen von z.B. Ersatzteilen und Dienstleistungen. Die Fähigkeit, bei hochwertigen Investitionsgütern einen schnellen Service zu garantieren, ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal für einen hochqualifizierten Industriestandort. Maschinenteile, ob im Bereich des Services bzw. der Just-in-Time Produktion, müssen nach Möglichkeit im Nachtsprung den Weg zum Kunden finden. Hierbei kommt nur dann das teure Transportsystem Flugzeug in Betracht, wenn die Qualität und Hochwertigkeit dieser Produkte diesen Transportweg rechtfertigen.

2. Entwicklung der Luftfrachtverkehre

Im Weltluftverkehr ist die Nachfrage in den vergangenen 10 Jahren im Mittel um 5,6 % pro Jahr gewachsen und hat sich seit 1972 praktisch alle 10 Jahre verdoppelt. Eine von Boeing im Oktober 1996 vorgelegte Prognose¹ erwartet für den Bereich der Luftfracht (Tonnenkilometer) bis zum Jahr 2015 ein weltweites durchschnittliches Wachstum von rd. 6,6 % pro Jahr. Hierbei wurde ein 3 %iges jährliches Wachstum des Weltbruttosozialproduktes vorausgesetzt sowie über längere Zeit international stabile Treibstoffpreise. Auch andere luftverkehrsnahe Organisationen wie z.B. die International Air Transport Association (IATA)² oder auch die International Civil Aviation Organisation (ICAO) erwarten wie in den vergangenen Jahrzehnten auch künftig überproportionale Wachstumsraten im Luftverkehr.

Überdurchschnittliche Wachstumsraten (Boeing Prognose) von bis zu 9 % jährlich werden erwartet für Luftfrachtverkehre zwischen

- Asien und USA,
- Asien, Nord- und Lateinamerika,
- Europa, Asien und Australien sowie
- USA und Europa.

Unklar ist generell, inwieweit durch die Entwicklung der Volkswirtschaften in den Ostblockstaaten auch in diese Richtung mit weit überdurchschnittlichen Wachstumsraten gerechnet werden kann.

¹ World Air Cargo Forecast, Boeing Commercial Airplan Group Marketing, Oktober 1996

² International Civil Aviation Organisation, Civil Aviation in the World Economy, 1993 u.a.

Unterdurchschnittliche Wachstumsraten gegenüber dem weltweiten Durchschnitt, d.h. unter 6,6 % verzeichnet man

- im Inland der USA,
- zwischen Europa und Afrika,
- zwischen Europa und Lateinamerika,
- zwischen Europa und mittlerer Osten sowie
- innerhalb Europas.

Generell wird ein überproportionales Wachstum im Bereich des Integratormarktes erwartet. In den Vereinigten Staaten werden inzwischen rd. 60 % des inländischen Marktes durch Expresß- und Kurierdienste bedient. Diese Entwicklung begann im Jahr 1977 mit einem Volumenanteil von 4 % am inländischen US-Markt.

Im internationalen Expresßbereich konnten die Integrator im Jahr 1995 Marktanteile in Höhe von 5% erzielen. Für den internationale Bereich werden bis zum Jahr 2015 jährliche Steigerungsraten von bis zu 18 % prognostiziert, so daß dann rd. 37% am Gesamtluftfrachtvolumen auf Dienstleistungen durch Integrator entfallen werden.

Die größten Airlines im Frachtgeschäft lauten wie folgt: (Angaben in zurückgelegten Frachttonnenkilometer in Mio.)

• Federal Expresß	6.920
• Lufthansa	5.487
• Air France	4.425
• UPS (Integrator)	4.266

3. Volkswirtschaftlicher Nutzen und Arbeitsplätze durch Flugverkehr³

Der volkswirtschaftliche Nutzen durch Luftverkehr und den hiermit verbundenen Branchen ist bisher von der Wissenschaft kaum untersucht worden. Vor diesem Hintergrund haben die Technische Hochschule Darmstadt, der Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V. (AOPA), der Board of Airline Representative in Germany e.V. (BARIG), die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrtunternehmen (ADL) sowie die Daimler Benz Aerospace AG eine Broschüre zum volkswirtschaftlichen Nutzen der zivilen Luftfahrtindustrie erarbeitet, die von Herrn Prof. Dr. Ing. Heinrich Beder verfaßt wurde und von „Pro Luftfahrt“ herausgegeben wird.

Zu den treibenden Kräften der Luftfahrt wird insbesondere ausgeführt, daß die Nachfrage nach Transportleistungen für Personen und Güter ungebrochen wächst, in Abhängigkeit von der Weltbevölkerung und dem jeweiligen regionalen Wirtschaftswachstum. Politische Allianzen, weltweiter Handel, Arbeitsteilung und Verringerung der industriellen Fertigungstiefe führen zwangsläufig zu mehr

³ Die zivile Luftfahrtindustrie, volkswirtschaftlicher Nutzen und Arbeitsplätze, Herausgeber Pro Luftfahrt, erschienen am 21. November 1996

Transportvorgängen. Internationale Unternehmen sind auf weltweite Logistikkonzepte angewiesen, denn Beschaffung, Produktion und Absatz erfolgen auf weltweiter Basis und beeinflussen über neue Standorte die weltwirtschaftliche Arbeitsteilung. Die infrastrukturellen Rahmenbedingungen für den schnellen Austausch von Gütern und Dienstleistungen sind damit ein zunehmender Standortfaktor für die Ansiedlung von Unternehmen.

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV)⁴ erwartet auf deutschen Flughäfen im Jahr 2010 einen Abfertigungsbedarf (Ist-Stand 1995) von 210 - 260 (110) Mio. Passagiere, 5,5 - 7,3 (1,8) Mio. Tonnen Fracht und 2,5 bis 2,9 (1,8) Mio. Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln. Hierdurch wird der Druck auf die Flughafeninfrastruktur in den kommenden Jahren weiter zunehmen und zusätzlichen Anpassungsbedarf erfordern.

Generell wird dem Luftverkehr eine große wirtschaftliche Bedeutung beigemessen und in diesem Zusammenhang auch der Nachtflugmöglichkeit. Das BMV⁵ hat sich in einem Schreiben an die obersten Luftfahrtbehörden der Länder dafür ausgesprochen, daß die Flughäfen für Kapitel III Flugzeuge in der Nacht geöffnet bleiben und weitere Beschränkungen des Nachtflugverkehrs mit diesen Flugzeugen zu vermeiden ist.

Insgesamt wird für den Flughafenstandort Bundesrepublik Deutschland aufgrund der zunehmenden Kapazitätsengpässe auf den wichtigsten Luftverkehrsdrehscheiben Wachstumshemmnisse im Vergleich zu den Nachbarländern gesehen. Die Organisation BARIG (Board of Airline Representatives in Germany) spricht von drastischen Engpässen „an einigen wichtigen deutschen Flughäfen“. Der Frankfurter Flughafen, zweitwichtigster Airport in Europa, sei beispielsweise zu 90 % ausgelastet. Große Probleme sehen die Airlines auch in Düsseldorf, München, Stuttgart und Berlin-Tegel.

Flughäfen sind in den letzten Jahrzehnten zu wichtigen Wirtschaftszentren und personalintensiven Arbeitsstätten geworden. Nach den Angaben von Pro Luftfahrt haben sich an den Flughäfen Amsterdam Schiphol rd. 470 Unternehmen angesiedelt, in Paris Orly 523 Unternehmen, Paris Charles de Gaulle 377 Unternehmen oder in Frankfurt/Main rd. 400 Unternehmen. Die Anzahl der direkten Arbeitsplätze an diesen Flughäfen schwankt zwischen 30.000 und 50.000, wobei durch die Aktivitäten an einem Flughafen weitere Arbeitsplätze in Zulieferbereichen u.a. (Multiplikatoreffekt) induziert werden, die mit durchschnittlich 1,5 (Hannover) bis 2,1 (Frankfurt) je direkter Flughafenarbeitsplatz angegeben werden.

Je nach Größe des Passagiervolumens eines Flughafens schwankt die Anzahl der Beschäftigten pro einer Mio. Passagiere in einer Bandbreite zwischen 750 und 2.000 Mitarbeiter. Am Beispiel Frankfurt werden einem Slot (Zeitfenster für Starts und Landungen) rd. 750 direkte Arbeitsplätze zugeschrieben. 1.000 Tonnen zusätzliche Fracht erzeugen am Flughafen Frankfurt ca. 8 Arbeitsplätze und im Umland 16 weitere.

⁴ Bundesministerium für Verkehr, Flughafenkonzept 1995, Stand November 1995

⁵ Schreiben an die obersten Luftfahrtbehörden der Länder vom 4. September 1992, LR11, Nachtflugbeschränkungen

Am Beispiel des Flughafens New York - New Jersey wurde der wirtschaftliche Einfluß des Luftverkehrs auf die Beschäftigung konkret untersucht. Für den Bereich der Passagierabfertigung, einschl. Transit, werden je 1.000 Passagiere 2 und je 1.000 Tonnen Fracht 32 Arbeitsplätze im Umfeld des Flughafens als induzierte Effekte nachgewiesen. Hieraus ergeben sich Hinweise auf die große Bedeutung des Luftverkehrs für das wirtschaftliche Umfeld eines Flughafens.

4. Nachtfluggenehmigung am Flughafen Köln/Bonn

Im Jahr 1992 erhielt der Flughafen Köln/Bonn die Garantie für eine Nachtfluggenehmigung für Kaptiel III Flugzeuge bis zum Jahr 2002. Dies veranlaßte die in Köln ansässigen Integrator weiter in den Standort zu investieren und diesen auszubauen. Drei Jahre nach dieser Genehmigung wurde erneut über die Beschränkung der Nachflugmöglichkeiten am Flughafen Köln/Bonn diskutiert, insbesondere über die Einführung einer zweistündigen Kernruhezeit von 2 bis 4 Uhr, die Einführung der Bonusliste (BMV) oder die Beschränkung der Lärmereignisse auf einen Spitzenpegel in Höhe von maximal 75 dB (A).

Nach Angaben des Geschäftsführers der Flughafengesellschaft Köln/Bonn⁶, Herrn Gombel, beschäftigt diese rd. 1.420 Mitarbeiter, am Flughafen insgesamt seien 7.500 Arbeitsplätze registriert. Der Flughafen sei Standort-, Wachstums- und Wettbewerbsfaktor. Die Bedeutung der Integratorsysteme werde insbesondere in der Automobilindustrie deutlich, denn gäbe es schnelle und logistische Transportsysteme dieser Art nicht, müßten viele Arbeitsplätze, auch aus der Zulieferindustrie, den Automobilfabrikationsstätten folgen, d.h. nach Spanien, nach Südostasien oder in die USA.

Auch für die Wirtschaftlichkeit des Flughafens ist die Nachtflugmöglichkeit von entscheidender Bedeutung, da die vorhandenen Infrastruktureinrichtungen wie in der Industrie über 24 Stunden genutzt und ausgelastet werden können. Nach Aussage von Herrn Gombel seien die Integratoraktivitäten am Flughafen Köln/Bonn neben der Passage und der Luftfracht das wichtigste Standbein für eine ausgeglichenes Wirtschaftsergebnis.

Auf dem Flughafen Köln/Bonn sind nach Aussagen von Herrn Garnatz⁷, IHK Köln, durch ein Nachtflugverbot unmittelbar 2.500 Arbeitsplätze gefährdet, wobei dies keine Hightech-Arbeitsplätze seien, sondern insbesondere Arbeitsplätze, die mit der Zunahme der Automatisierung vieler Produktionsprozesse verlorengegangen sind und derzeit den Arbeitsmarkt belasten.

Günstige Produktionsbedingungen, und hierzu zählen auch die rechtlichen Rahmenbedingungen, sind nach Auffassung der IHK wichtige Standortfaktoren für Unternehmen und hier befänden sich auch zahlreiche Regionen in der Europäischen Union im Wettbewerb. Dies gelte z.B. für die benachbarten Länder Belgien und

⁶ Ausschußprotokoll/178 des Verkehrsausschusses des Landtages Nordrhein-Westfalen am 14.02.1996 (7. Sitzung, öffentlich) zum Thema Nachtflug auf dem Flughafen Köln/Bonn.

⁷ Auszüge aus dem Ausschußprotokoll/178 des Verkehrsausschusses des Landtages NRW

Holland, die für Ansiedlungen von öffentlich rechtlicher Seite deutlich günstigere Rahmenbedingungen offerierten.

Die Auswirkungen des Nachtfluges auf die Beschäftigungssituation könne in drei Stufen beschrieben werden:

1. Die direkt durch den Nachtflug geschaffenen Arbeitsplätze am Flughafen in Höhe von etwa 2.500 bei den sogenannten Integratoren und dem Flughafen.
2. Im Zusammenhang mit der Durchführung von Nachtflügen werden Arbeitsplätze im Zuliefererbereich sowie im Bereich von sonstigen Supportleistungen geschaffen. Gemeint sind unter anderem Taxifahrer, die den Flughafen anfahren, LKW Fahrer, die die Waren anliefern, bis zum Bauunternehmer, der die Abfertigungshalle für die jeweilige Fluggesellschaft erstellt. In der Regel würde ein Arbeitsplatzfaktor im indirekten Bereich von ca. 2 zugrunde gelegt, d.h. bei rund 2.500 Arbeitsplätzen im direkten Bereich, könne man davon ausgehen, daß im Supportleistungsbereich weitere rund 5.000 Arbeitsplätze von diesen Nachtflugaktivitäten abhängen. Somit seien ca. 7.500 Arbeitsplätze am Flughafen Köln direkt bzw. indirekt mit der Durchführung des Nachtfluges verbunden.
3. Es komme jedoch noch eine weitere, wesentlich wichtigere Komponente hinzu, die nicht unmittelbar mit der Abfertigung am Flughafen und im Zulieferbereich zu tun habe. Gemeint ist der durch die Nachtflugmöglichkeit bestehende Standortvorteil an einem Flughafen für Industriebetriebe, die auf derartige Dienstleistungen zurückgreifen müssen. Die Möglichkeit des Nachtfluges hat somit für Betriebe, die auf Schnelldienstleistungen und Warenverkehre angewiesen sind, entscheidenden Einfluß auf die Standortqualität und damit auf An- bzw. auch Absiedlungsentscheidungen.

Nach Angaben von Herrn Wilken, Deutsche Forschungsanstalt für Luft- und Raumfahrt e.V. (DFLR),⁸ hat sich der Frachtumschlag am Flughafen Köln/Bonn in den letzten 10 Jahren verdreifacht, auf inzwischen über 350.000 Tonnen im Jahr - im Gegensatz zu der Entwicklung im Bundesgebiet, mit einer Frachtzunahme um Faktor 1,7. Dies sei nicht zuletzt auch auf die Entwicklungsmöglichkeiten von Integrator-Verkehren auf dem Flughafen Köln/Bonn zurückzuführen (UPS, TNT, DHL u.a.).

Nach ICAO werde bei einem weltweiten Durchschnittswachstum für das Bruttosozialprodukt von 2,8 % ein mittleres Wachstum der Verkehrsleistung im Frachtverkehr von 6,5 % in der Zeit zwischen 1993 bis 2003 unterstellt, d.h. die Transportleistung wird sich auf der Basis von 1993 innerhalb von 10 Jahren in etwa verdoppeln. Zu ähnlichen Ergebnissen kommen die größten Hersteller Boeing und Airbus in ihren Frachtprognosen.

Die Zunahmen im Luftfrachtverkehr liegen deutlich über der des Passagierverkehrs, bei dem das Wachstum der weltweiten Verkehrsleistung - in dem Fall Personenkilometer - bei 5 % pro Jahr angenommen wird. Ungefähr 60 % der Luftfahrt wird in Passagierflügen als Beifracht transportiert und entsprechend 40 %

⁸ Auszüge aus dem Ausschußprotokoll/178 des Verkehrsausschusses des Landtages NRW

in reinen Frachtflugzeugen, die überwiegend in den Tagesrandzeiten bzw. nachts fliegen.

Die Frage nach der Notwendigkeit von Nachtflugbewegungen und nach der Entwicklung der Dienstleistung „Haus-Haus-Verkehr“ seien nach Wilken (DFLR) grundsätzliche Fragen hinsichtlich der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und der Qualität eines Industriestandortes. Durch den garantierten Übernachtverkehr könnten Zwischenlager in der Industrie abgebaut und Standzeiten verkürzt werden. Nach seiner Auffassung könne die Wirtschaft auch ohne solche Dienstleistungen auskommen, wenn ein europaweites Nachtflugverbot zugrunde gelegt würde und die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für alle gleichermaßen gelten. Der Verzicht auf das sogenannte Hub-and-Spoke-System, d.h. der Verzicht auf ein Luftdrehkreuz, hätte aber u.a. auch zur Folge, daß die erforderlichen Transportleistungen durch eine höhere Anzahl von Direktflügen ausgeglichen werden müßten.

Ergebnis dieser öffentlichen Diskussion, die, wie ausgeführt, zu einer Anhörung im Verkehrsausschuß des Landtages führte, war die Entscheidung von GD Express Worldwide (TNT) den Standort Köln zu verlassen und am Standort Lüttich künftig 600 Mio. US\$ zu investieren. Die nordrhein-westfälische Landesregierung hat inzwischen dem Flughafen Köln/Bonn sowie den Integratoren eine bis zum Jahr 2015 garantierte Nachtfluggenehmigung signalisiert. Eine entsprechende Genehmigung ist in Vorbereitung. Den berechtigten Lärmschutzinteressen trägt der Flughafen schon heute durch ein umfassendes aktives und passives Lärmschutzprogramm Rechnung.

5. Logistik der Integrator aus der Sicht des Fraunhofer-Instituts⁹

Herr Dr. Wolters, Fraunhofer-Institut für Materialfluß und Logistik, erläuterte den komplexen Begriff der Logistik als die richtige Allokation von Personen und Gütern zur richtigen Zeit am richtigen Ort in der richtigen Menge und Qualität zu möglichst niedrigen Kosten. Der Warenfluß kann aus seiner Sicht wie folgt beschrieben werden: Der Versender gibt das Frachtgut einem Spediteur oder einem Sammelladungsunternehmen, einem Logistikdienstleister. Dieser fährt es zu einem Sammelknoten, an dem die Transporte mehrerer Versender gesammelt werden. Dies kann beispielsweise das Frachtdrehkreuz an einem Flughafen sein, von wo aus die weltweite Verteilung stattfindet, bis zum jeweiligen Empfänger wiederum über einen Spediteur.

Diese klassische Logistikkette wird heute zunehmend von den sogenannten Integratoren von Haustür zu Haustür angeboten, d.h. eine Transportdienstleistung aus einer Hand. Die Anforderung des Drehkreuzes und des Frachtumschlages in der Nacht resultiert aus den Anforderungen der Wirtschaft nach möglichst späten Annahmenschlußzeiten und frühen Auslieferungszeiten. Güter die am Tage noch produziert werden, sollen in der Nacht transportiert und am nächsten Tag am Bestimmungsort sein.

⁹ Auszüge aus dem Ausschußprotokoll/178 des Verkehrsausschusses des Landtages NRW

Eine Steigerung der Effizienz im Wirtschaftskreislauf ist zwangsläufig auch mit der Optimierung von Transportwegen und Transportzeiten verbunden, dies gilt um so mehr, wenn solche Transporte in Produktionsprozesse (Just-in-time) u.ä. eingebunden sind. Des weiteren werden die Anforderungen an die Transportzeiten aus der Sicht von Dr. Wolters so lange zunehmen, wie der Verbraucher die zeitlich kürzere Anlieferung von Waren fordert und bezahlt. Die mit kürzeren Transportzeiten eventuell verbundenen höheren Kosten werden getragen, weil eine bessere Einbindung der Güter in den Produktionsprozeß, z.B. auch Reduzierung der Lagerhaltung, dies rechtfertigt. Hieraus entsteht häufig die Forderung des Nachsprungs oder des 36-Stunden Sprungs, mit der Folge, daß eine Ware abends aus einem Produktionsbetrieb abgeholt, die am nächsten Morgen oder am darauf folgenden Tag morgens in den Folgeprozeß eingegliedert werden kann. „Ein solches Logistikkonzept ist in ein enges Zeitraster eingebunden.“

6. Bedeutung der Nachtflugmöglichkeit für Expressdienstleister¹⁰

6.1. GD Express Worldwide, TNT

GD Express Worldwide hat seinen Konzernsitz in Amsterdam und operiert unter dem Markennamen TNT Express Worldwide, im nachfolgenden vereinfacht TNT genannt. Das Unternehmen wird nach Aussage von Dr. Kablitz, TNT, im Jahr 1996 mit rund 13.000 Mitarbeitern einen Umsatz von ca. 2 Mio. DM erwirtschaften, wobei in Deutschland 2.200 Mitarbeiter tätig sind, davon etwas mehr als 500 am Flughafen Köln/Bonn.

Die Geschäftsinhalte eines Integrators wie TNT läßt sich aus seiner Sicht wie folgt beschreiben:

„Ein Integrator ist ein Anbieter integrierter Dienstleistungen im Transportbereich; er bietet eine Gesamtdienstleistung des Transports von Dokumenten, Paketen und Frachtgütern von Haus zu Haus an, die in eigener Regie und eigener Verantwortung durchgeführt wird. In der Regel werden nur die vier weltweit operierenden Unternehmen GD Express Worldwide, UPS, DHL und Federal Express als Integrator bezeichnet.“

Das prozentuale Wachstum wird aus Sicht der Integrator weiterhin im zweistelligen Bereich erwartet. Ein Integrator entwickelt mit Hilfe von computergestützten Steuerungs- und Kontrollmechanismen komplette Netzwerke, aus denen der Nutzer verschiedene Optionen wählen kann, z.B. Lieferzeitalternativen wie Spätabholungen und Frühzustellungen. Das Dienstleistungspaket der Integrator wird von Unternehmen und Organisationen aus den verschiedensten Branchen und Bereichen in Anspruch genommen. Hierzu zählen u.a. die Automobilindustrie und deren Zulieferer, die Elektronik/Hightech-Branche, Banken, Versicherungen, Wirtschaftsprüfungsgesellschaften, Beratungsunternehmen u.a. Die zunehmend Just-in-time konzipierten Produktionsketten formulieren aus der Sicht von TNT die

¹⁰ Auszüge aus dem Ausschußprotokoll/178 des Verkehrsausschusses des Landtages NRW

steigende Anforderung an die logistische Dienstleistungen, insbesondere für die Integrator.

TNT unterhält am Flughafen Köln/Bonn ein Hub-and-Spoke-System, dies bedeutet Nabe und Speiche, d.h. wie die Speichen eines Rades treffen sich alle Flugverbindungen dieses Netzwerkes im Zentrum, der Nabe. Würde dieses Hub-and-Spoke-System von TNT nicht genutzt, müßte ein Vielfaches an Flugzeugen eingesetzt werden, um über Nacht verschiedene Wirtschaftszentren direkt miteinander zu verbinden. Hierbei seien, so Dr. Kablitz, die Übernachttransporte die einzige Möglichkeit, die von den Kunden verlangten Abhol- bzw. Zustellzeiten erfüllen zu können. Es wird heute erwartet, daß beispielsweise eine Sendung, die in Helsinki um 17.30 Uhr abgeholt wird, um 08.00 Uhr am nächsten Morgen in Lissabon zugestellt wird. Vor diesem Hintergrund ergibt sich die Notwendigkeit, daß Expressdienstleister nachts transportieren müssen, um diesen gewachsenen Anforderungen aus der Wirtschaft gerecht werden zu können. TNT verzeichne derzeit ein jährliches Wachstum zwischen 20 und 25 %.

6.2. United Parcel Service (UPS)

UPS hat am Flughafen Köln/Bonn seit 1986 einen europäischen Frachtexpressknoten aufgebaut. UPS ist der weltweit größte Paketdienst. Das Unternehmen beschäftigt inzwischen über 1.100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Flughafen Köln/Bonn.

Am Beispiel UPS könne aufgezeigt werden, so Herr Mühle, UPS, daß mit dem Aufbau des Netzwerkes am Flughafen Köln/Bonn zwar der Volumenzuwachs innerhalb von 10 Jahren um 200 % stieg, die Anzahl der Flugbewegungen jedoch nur um etwa 15 %. Auch für die Zukunft rechnet man bei UPS mit Wachstumsraten im Frachtvolumen zwischen 20 und 30 % jährlich, wobei dies jedoch nur eine geringfügige Gesamtzunahme der Flugbewegungen verursacht, da mit der Zunahme der Frachttonnagen zwischen bestimmten Bestimmungsorten die Hubfunktion wieder durch Direktverbindungen ersetzt wird.

UPS lebe davon, so Herr Mühle, deutschland-, europa- und weltweite Transportnetzwerke aufrechtzuerhalten und wettbewerbsfähige Dienstleistungen anzubieten. Dieses Geschäft werde man jedoch bei dem vorhandenen starken Wettbewerb verlieren, wenn

1. die bestehenden Dienstleistungsprodukte, d.h. Expressdienste, dem Nachtumschlag nicht mehr angeboten werden können;
2. durch kostenerhöhende einschränkende Rahmenbedingungen die Flexibilität verloren geht, Betriebsabläufe möglichst effizient zu gestalten und anzupassen;
3. die mittel- und langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten durch rechtliche Rahmenbedingungen eingeschränkt werden, die operationale Änderungen oder Produktneuentwicklungen zulassen.

Diese Wettbewerbsfaktoren bestimmen letztlich eine Standortentscheidung bzw. an einem Standort die künftige Investitionspolitik.

6.3. Lufthansa Cargo AG

In den nächsten 20 Jahren geht Lufthansa Cargo von einer Frachtzunahme im Weltluftverkehr von ca. 6 % p.a. aus. Für den Bereich der Integrator werden Wachstumsraten hingegen von 15 bis 20 % pro Jahr erwartet. Herr Arzt, LH: „Der Expressverkehr ist das Wachstumsfeld in der Luftfracht.“

Der Expressverkehr basiert auf einem einfachen logistischen Konzept, das durch die Kunden bestimmt wird und vereinfacht lautet: „heute hier produzieren, morgen dort verwenden“. Dazwischen liegt der Transportweg in der Nacht, so Arzt.

Ein Frachtdrehkreuz wird dann installiert, wenn Sendungen gebündelt und auf diese Weise effizienter transportiert werden können. Gibt es ausreichende Frachtströme, erfolgt der Transport direkt von Flughafen zu Flughafen. Das Hubsystem funktioniert aber nur, wenn dies nachts und unabdingbar - ohne Kernruhezeit - möglich ist. So verlangt es die von den Kunden ausgehende Logistik.

Der Hub erlaubt beispielsweise am Flughafen Köln/Bonn die Zusammenarbeit zwischen Lufthansa Cargo, TNT und UPS. Lufthansa fliegt, so Arzt, für UPS, TNT und Finair nach Skandinavien, Bergamo, New York, Athen und Istanbul, während umgekehrt UPS und TNT Flüge nach Porto, Madrid, East Midlands und Malmö durchführt, die Lufthansa selbst nicht anfliegt. Durch diese zunehmenden Kooperationsmodell wird die Anzahl der Flüge reduziert.

Grundlage für weitergehende Investitionsentscheidungen, so Arzt, sei jedoch eine langfristige Planungssicherheit, d.h. die Nachtflugmöglichkeit ohne Kernruhezeit erforderlich.

6.4. Deutsche Post AG

Das logistische System mit der Post ist das sogenannte E Plus-E 1-System, das aus Schiene, Straße und Luft besteht. Das entscheidende Zeitfenster für den Transport von Briefen ist die Nacht. Die Luft ist im Rahmen dieses logistischen Systems ein Kernbereich. Nach Aussage von Herrn Weith, Deutsche Post AG, beträgt das Zeitfenster ca. 7 Stunden: „Wir fliegen nicht gerne, weil es so teuer ist, sondern weil wir Zeiten überbrücken müssen.“

Die Post unterhält derzeit für 44 Flugrelationen zwei Nachtpoststerne, sogenannte Hubs, einen in Frankfurt und einen in Leipzig. Darüber hinaus werden zwischen zwei Flughäfen mit der notwendigen Tonnage auch Direktflüge durchgeführt. Die Gesamttonnage liegt im Nachtpostdienst je Nacht bei rund 430 t.

Nach Aussage von Herrn Weith, käme das logistische Nachtpostsystem zum Erliegen, wenn eine Kernruhezeit z.B. in Köln oder an einem anderen Flughafen für

den Nachtpostdienst eingeführt würde, im Falle Köln müßte Nordrhein-Westfalen von dem System abgeschnitten werden.

6.5. Integrator und Produktlinien

Zu den Produktlinien der Integrator gehören neben Dokumenten, Papieren, Schecks, kleineren Paketen auch zunehmend größere Frachtsendungen, insbesondere hochwertige Ersatzteile aus allen Industriebereichen. Vor allem in Köln konnte beobachtet werden, daß sich in der Nähe von Hubs Ersatzteilzentren etabliert haben, die auch auf schnelle Verkehrswege angewiesen sind.

Nach Auskunft der Integrator gibt es von seiten der Kundschaft den ständigen Wunsch nach früheren Zustellzeiten. Derzeit wird von UPS eine Zustellzeit von 10.00 Uhr morgens garantiert. Im Automobilbereich werden jedoch schon Zustellzeiten von 04.00 Uhr und 05.00 Uhr verlangt (Mühle, UPS).

Der Frachtumschlag im Lufthansadrehkreuz des Flughafen Köln/Bonn umfaßt vorwiegend folgende Güterproduktarten: Elektronik, Ersatzteile, Warenmuster, Dokumente, lebenswichtige Organe oder Blutkonserven, Pharmazeutika, Chemieprodukte, Unterhaltungselektronik, Ersatzteile oder Teile für die Autoindustrie u.a.

7. Bedeutung der Nachtflugmöglichkeit aus der Sicht der Arbeitnehmer¹¹

7.1. Betriebsrat GD Express Deutschland (TNT), Schlesinger

Nach Herrn Schlesinger, TNT, ist Arbeit in der Bundesrepublik Deutschland zunehmend zu einer Mangelware geworden. Im Zusammenhang mit der Nachtflugdiskussion am Flughafen Köln/Bonn wird seitens des Betriebsrates von TNT wie folgt konstatiert: „...es ist schon schlimm genug, wenn Firmen ihre Produktionsstätten verlagern müssen, weil sie in Deutschland nicht mehr tragfähig arbeiten können. Aber völlig unverständlich und nicht mehr hinnehmbar wäre es, wenn auch Firmen mit guter Ertragslage zur Abwanderung veranlaßt würden.“ Des weiteren wird seitens der Betriebsräte darauf hingewiesen, daß die Arbeitsplätze bei einem Integrator keine billigen Jobs und Gelegenheitsarbeitsplätze sind, sondern ebenfalls qualifizierte Mitarbeiter dort ihren Dienst tun, vom Facharbeiter bis zum qualifizierten Akademiker.

7.2. Betriebsratsvorsitzender Bernd Fuhrmann, UPS¹²

Das Unternehmen beschäftigt inzwischen über 1.100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Flughafen Köln/Bonn. Im Zusammenhang mit diesem

¹¹ Auszüge aus dem Ausschußprotokoll/178 des Verkehrsausschusses des Landtages NRW

¹² Nachtflug und Arbeitsplätze, Symposium „Der Luftverkehr im Spannungsfeld zwischen Gesundheit, Politik und Wirtschaft“, 8./9.11.1996 Stadthalle Bad Godesberg, erarbeitet von Bernd Fuhrmann, Betriebsratsvorsitzender UPS

Frachtdrehkreuz werden rund 60 % des Paketvolumens auf der Straße transportiert, die anderen 40 % werden mit durchschnittlich 20 Flugzeugen, d.h. 40 Flugbewegungen je Nacht weiterbefördert. Hierbei handelt es sich weitgehend um folgende Flugzeugtypen: B747, B737, B727, DC8, LR35, F27, L410, L188. Während sich das beförderte Paketvolumen auf dem Straßenweg alle 2 Jahre verdoppelt hat, ist die Anzahl der Flugbewegungen seit 1992 konstant geblieben.

Aufgeteilt nach Tag- und Nachtschicht sind von den rund 1.100 Beschäftigten rund 70 % der Mitarbeiter in der Nacht tätig und rund 30 % am Tage. „Der Ottonormal Mitarbeiter“ in der Paketsortierungsanlage bzw. auf dem Vorfeld erhält einschließlich der Nachtzuschläge bei einer Wochenarbeitszeit von knapp 22 Stunden ein Nettomonatseinkommen in Höhe von rund 1.680 DM. Dieses Nettoeinkommen entspricht dem eines Verkäufers im Einzelhandel, jedoch bei einer Wochenarbeitszeit von 39 Stunden.

Die Aufrechterhaltung des Frachtdrehkreuzes sei ohne Einschränkung an eine durchgehende Nachtflugmöglichkeit gebunden, so Fuhrmann. Die Einführung einer Kernruhezeit würde zwangsläufig dazu führen, daß ein Alternativstandort für dieses Frachtdrehkreuz gefunden werden müßte. Für den Betriebsrat von UPS sei eines absolut klar: „die Kunden des Unternehmens kaufen keine Transportdienstleistung, die tagsüber oder nachts abgefertigt wird, sondern sie kaufen eine Dienstleistung, die eine bestimmte, garantierte Zustellzeit beinhaltet.“ Vor diesem Hintergrund können Waren, die am Abend abgeholt werden und am nächsten Morgen zugestellt werden müssen, nur nachts transportiert und sortiert werden.

7.3. Betriebsrat Flughafen Köln/Bonn GmbH (Franzkowiak)

Auf dem Flughafen Köln/Bonn seien im Zusammenhang mit der Abwicklung der Nachtflüge 300 Mitarbeiter beschäftigt. Weiterhin sind 500 Arbeitsplätze bei TNT, 1.100 Arbeitsplätze bei UPS und ca. 350 Arbeitsplätze bei kleineren am Flughafen tätigen Firmen mit dem Nachtflug verbunden. Insgesamt sind dies über 2.200 direkte Arbeitsplätze am Flughafen Köln/Bonn.

Nach einer Studie von Prognos für den Flughafen Köln/Bonn, so Franzkowiak, könne damit gerechnet werden, daß mit einer Nachtflugmöglichkeiten bis zum Jahr 2010 rund 7.000 neue Arbeitplätze geschaffen werden können. Von daher benötigten der Flughafen, die Fluggesellschaften, die Firmen in der Umgebung und nicht zuletzt die Mitarbeiter, deren Arbeitsplätze von den Nachtflugmöglichkeiten abhängen, Planungssicherheit. Auch Mitarbeiter müßten Zukunftsinvestitionen wie beispielsweise den Kauf einer Immobilie, ohne großes Arbeitsplatzrisiko tätigen können.

8. Schallschutzdiskussion am Beispiel Flughafen Köln/Bonn¹³

Nach Aussage von Herrn Breidenbach, Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V., verzeichnet man am Flughafen Köln/Bonn inzwischen rund 34.000

¹³ Auszüge aus dem Ausschußprotokoll/178 des Verkehrsausschusses des Landtages NRW

Nachtflugbewegungen jährlich, im Schnitt fast 100 pro Nacht. Hierbei dürften Kapitel II Flugzeuge bis 23.00 Uhr landen und im Anschluß daran ausschließlich Kapitel III Flugzeuge, wobei diese Kapitel III Flugzeuge immer noch Lärmwerte um 90 dB(A) erzeugen können. Betroffen seien im Raum Köln/Bonn durch die Nachtflugaktivitäten rund 400.000 Menschen.

Von der Fluglärmkommission Köln wurden insbesondere im Zusammenhang mit dem Nachtflug alle lärmrelevanten Fragen diskutiert. Hierzu gehören u.a. die Einschränkung des Nachtflugs, die Lage der An- und Abflugrouten, die Start- und Landeverfahren, die Aufzeichnungsverfahren des Flugverkehrs und der Lärmbelästigung, die Gebührengestaltung des Flughafens zugunsten lärmärmerer Fluggeräte und zuungunsten besonders lärmverursachender Geräte, das passive Schallschutzprogramm, der Standort von Lärmesspunkten, die Frage des Steilstartverfahrens bei Abflügen u.a.

Das Schallschutzprogramm am Flughafen Köln/Bonn bezieht sich ausdrücklich auf Schlafräume und schließt andere Wohnräume nicht mit ein, wie dies in München 2 durchgeführt wird, so Herr Becker, Stadt Lohmar. Aktive Lärmschutzmaßnahmen wie beispielsweise die ausschließliche Duldung von Flugzeugen nach der Bonusliste werden von Lärmschützern als unzureichend abgelehnt, da von den wichtigsten 427 in Deutschland zugelassenen Verkehrsflugzeugen 397, d.h. 97% in der Bonusliste aufgeführt sind bzw. 51 der 53 in Deutschland zugelassenen Kapitel III Flugzeuge. Des weiteren müsse man berücksichtigen, daß bei einer Verdoppelung des Startgewichtes die Lärmwerte - so die Angaben der Industrie - zwischen 4,5 und 16 dB(A) erhöht werden, d.h. eine gewaltige Lärmsteigerung im Falle der Umstellung auf größere Flugzeugtypen.

Das DFLR hält die Bonusliste als Grundlage zur Festlegung zugelassenen Gerätes für den Nachtflugbetrieb für wenig geeignet, denn neben der Häufigkeit ist entscheidendes Kriterium zur Beurteilung nächtlichen Fluglärms nach gegenwärtigem Kenntnisstand die absolute Höhe der Maximalpegel von Einzelereignissen und nicht ihre Höhe im relativen Vergleich zu Flugzeugen der gleichen Kategorie. Lärmreduzierungen durch vergleichsweise kurze Kernruhezeiten sind wissenschaftlich noch nicht fundiert untersucht worden. Es ist jedoch damit zu rechnen, daß diese Kernruhezeiten zu einer Anhäufung von Flügen vor bzw. nach Ende der Kernruhezeit führen werden.

TNT führt zu diesem Thema aus, daß es für sein eingesetztes Fluggerät alle internationalen Lärmvorschriften gemäß ICAO Annex 16, Chapter III einhält. Für Mittel- und Langstreckenflugzeuge sei es jedoch technisch derzeit nicht realisierbar, die Anforderungen einer generellen nächtlichen Lärmobergrenze von z.B. 75 dB(A) zu erfüllen. Auch hinsichtlich der Bonusliste werden erhebliche Bedenken geltend gemacht, weniger durch die Tatsache, daß 80% der Flugzeugflotte der Bonusliste angehören, als mehr die Tatsache, daß diese Bonusliste nur für Deutschland gilt und die dort aufgeführten Flugzeugtypen jederzeit ausgetauscht werden können. Hiermit sei eine erhebliche Planungsunsicherheit hinsichtlich der künftigen Flottenpolitik verbunden, die Deutschland als Standort für Expressfrachtdienstleister zunehmend unattraktiv werden läßt.

UPS betreibt am Flughafen Köln/Bonn in der Nacht eine Boeing 747-100 mit neuesten Mantelstromtriebwerken von Rolls Royce. Diese 747-100 ist nicht in der Bonusliste enthalten, aber leiser als die neuere 747-400. Die Lärmspitzenwerte liegen bei 89 dB(A) und weniger. Mittel- bis Langstreckenflugzeuge könnten jedoch einen 75 dB(A) Spitzenpegel nicht unterschreiten. Diese Werte könnten nur von kleineren Kurzstreckenflugzeugen wie z.B. der Fokker 27 erfüllt werden.

Nach Aussage des Vertreters von Lufthansa Cargo ist die Bonusliste ein nationales Papier für die Gestaltung der Gebühren, jedoch keine international anerkannte Liste, wie beispielsweise die ICAO-Annex 16 Kennziffern, die weltweite Standards der Flugzeugindustrie kennzeichnen. Die ICAO-Annex 16 Kennziffern sind verlässliche Kenngrößen, an denen Investitionsentscheidungen letztlich festgemacht werden können; dies treffe für die Bonusliste in der Bundesrepublik Deutschland nicht zu, die einseitig jederzeit geändert werden kann. Im Rahmen der ICAO-Konferenzen werde derzeit über weitere Lärmreduzierungen im Rahmen der ICAO Kennziffern in Richtung Kapitel IV nachgedacht. Hiermit wären weitere Lärmreduzierungen verbunden, wenn diese Kennziffern weltweit Anwendung finden und als Steuerungsinstrument von den Flughäfen eingesetzt würden.

Zu den An- und Abflugverfahren bemerkt Herr Angenendt von der Deutschen Flugsicherung (DFS) u.a., daß das Steilstartverfahren ein Verfahren der Vergangenheit sei. Moderne Verfahren erfolgten in Abstimmung mit den Fluggesellschaften, was unter dem Strich nach Auffassung der DFS insgesamt zu lärm mindernden Abflugverfahren führe. Nach Möglichkeit soll der An- und Abflug auf einer vorgegebenen Ideallinie erfolgen. Dieser Begriff ist aufgrund der in der Praxis auftretenden Toleranzbereiche mit dem Begriff des Flugerwartungsgebietes verbunden. Wenn ein Flugzeug dieses Flugerwartungsgebiet verläßt, wird das Luftfahrtbundesamt entsprechend tätig und veranlaßt ein entsprechendes Ordnungswidrigkeitsverfahren. Nach den internationalen Vorgaben dürfen die Abweichungen vom Flugerwartungsgebiet 5 % betragen. Nach Angaben der DFS betrage die Abweichungen z.B. für den Flughafen Köln/Bonn aber nur 1 % und weniger.

Zur Minderung des mit dem Nachtflug verbundenen Fluglärms hat der Flughafen Köln/Bonn ein Vier-Säulen-Modell entwickelt, das in folgenden Bereichen ansetzt:¹⁴

- Flugbetrieb
- Beschränkungen für Nachtflüge
- Umweltorientierte Gebührenpolitik und
- Passiver Schallschutz

Durch die bessere Organisation des Flugbetriebes konnte der Schallschutz weiter verbessert werden. Der Flughafen darf nachts nicht mehr im Sichtflug angefliegen werden und die Start- und Landeverfahren wurden in aufwendigen Tests weiter optimiert. Darüber hinaus sind auf dem Flughafen Köln/Bonn seit November 1992 grundsätzlich nur noch Flugzeuge zulässig, die nach Kapitel III, d.h. als besonders lärmarm eingestuft sind.

¹⁴ Flughafen Köln/Bonn, Broschüre zum Programm „Passiver Schallschutz“

Durch eine umweltorientierte Gebührenpolitik konnte der Anteil der Kapitel II Flugzeuge zwischen 1989 und 1995 drastisch reduziert werden. Der Anteil der lärmarmen Flugzeuge betrug 1995 schon 95 %. Die Bonusliste des Bundesverkehrsministeriums hat man in der jüngsten Gebührenordnung vom 1.4.1997 eingearbeitet. Normale Kapitel III Flugzeuge, die nicht in der Bonusliste aufgeführt sind, haben in der Nacht mindestens eine 30% höhere Gebühr zu entrichten.

Die vier Säulen des Schallschutzprogramms umfassen den passiven Schallschutz, der im Nachtschutzgebiet umfassenden Schallschutz für Schlafräume gewährt. Insgesamt stellt der Flughafen Köln/Bonn bis zum Jahr 2000 rd. 120 Mio. DM hierfür zur Verfügung. Das Schutzziel im Innenraum wird mit 55 dB(A) angegeben.

9. Bedeutung der Nachtfluggenehmigung für den Flughafen Hahn

Weltweit ist der Luftfrachtmarkt im Verhältnis zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung durch überproportionale Zuwachsraten gekennzeichnet. Des weiteren bleibt festzustellen, daß zunehmende zeitliche Anforderungen an logistische Dienstleistungen zur Herausbildung neuer Expressdienstleister geführt hat, die sogenannten Integrator. Während diese Unternehmen in den USA nach nur 20 Jahren einen Frachtmarktanteil von 60% erreichen konnten, steht diese Entwicklung in Europa noch bevor, wobei diese Unternehmen auch schon dort zweistellige Zuwachsraten verzeichnen.

Vor dem Hintergrund der Entwicklung der klassischen Expressdienstleister Fedex, TNT und UPS zu Integratoren können sich auch die klassischen Fluggesellschaften diesen wachsenden Anforderungen an die Logistik nicht mehr verschließen. Lufthansa ist an dem Integrator DHL beteiligt und baut in Köln mit dem Geschäftsbereich der Lufthansa Cargo AG einen Eurohub als Integrator auf. Auch andere Fluggesellschaften werden an diesem Wachstumsmarkt partizipieren wollen und vergleichbare Dienstleistungen anbieten müssen.

Wenn der Flughafen Hahn als Standort für solche Dienstleistungen künftig in Betracht kommen soll, muß er mit der erteilten Genehmigung in die Lage versetzt werden, in den Wettbewerb mit den benachbarten in - und ausländischen Flughäfen eintreten zu können. Daß der Flughafen Hahn über die hierfür notwendigen infrastrukturellen und flugbetrieblichen Voraussetzungen verfügt und ein Verkehrsbedarf für diesen Flughafen besteht, kann u.a. auch an der bisherigen Zwischenbilanz abgelesen werden.

Die Zwischenbilanz dieses Projektes stellt sich wie folgt dar:

- Fluggäste 1996: 18.029 inkl. Transit; 14.786 ohne Transit
- Luftfrachtumschlag ohne Trucking 1996: 1.275 t
Die Gesamttonnage aller 17 Regionalflugplätze mit min. 1.000 Passagiere - zu denen auch Hahn zählt - betrug 1996 1.936 Tonnen. Von den internationalen

Flughäfen verzeichneten Saarbrücken 740, Münster-Osnabrück 704 und Dresden 1.476 Tonnen Fracht ohne Trucking.)

- Luftfrachtumschlag Flughafen Hahn 1997: voraussichtlich 2.000 - 3.000 t
- Ansiedlung von inzwischen über 40 Unternehmen auf der Gesamtliegenschaft mit über 500 Arbeitsplätzen (ohne Angehörige der Polizeischule).
- Ansiedlung der Fluggesellschaft Air France (weltweit zweitgrößte Luftfrachtgesellschaft) mit der Einrichtung eines Frachtumschlagspunktes mit einer Luftfrachttonnage von rund 60.000 bis 70.000 Jahrestonnen; nach internen Informationen plant Air France auch Frachtflugverkehre ab Hahn durchzuführen.
- Ansiedlung der Fa. Emery Worldwide mit einem Ersatzteillogistikcenter für Opel in den USA.

Die Standortvorteile des Flughafen Hahn können wie folgt skizziert werden (vgl. auch Übersichten in der Anlage):

- Gute und kurze Verkehrsanbindungen über die Bundesstraßen 50 und 327 an das Autobahnnetz und damit die Ballungszentren Rhein-Main mit dem internationalen Flughafen Frankfurt, Rhein-Ruhr, Rhein-Neckar sowie in die Beneluxländer;
- 70 Autominuten bzw. 120 LKW-Minuten zwischen den Flughäfen Frankfurt und Hahn;
- wettbewerbsfähige flugbetriebliche Infrastruktur nach internationalen Standards mit modernsten flugsicherungstechnischen Einrichtungen wie z.B. einem Instrumentenlandesystem der Kategorie IIIa;
- freie Luftraumkapazitäten zu allen Tageszeiten mit der Möglichkeit der Entlastungsfunktion für den Flughafen Frankfurt;
- Kooperationsvertrag mit dem Flughafen Frankfurt mit dem Ziel, die größer werdenden Angebotslücken - insbesondere auf dem Flughafen Frankfurt - durch gemeinsame Akquisitions- und Marketingmaßnahmen zu schließen und damit das weitere Abwandern von Flugverkehren ins benachbarte Ausland zu verhindern;
- umfangreiche flughafennahe Produktions- und Lagermöglichkeiten zu günstigen Rahmenbedingungen;
- wettbewerbsfähige Gebühren und Abfertigungsentgelte aufgrund der vorhandenen infrastrukturellen Möglichkeiten sowie kleiner und damit kostengünstiger Organisationseinheiten;
- abfertigungstechnische Einrichtungen und räumliche Möglichkeiten, um auf individuelle Kundenwünsche eingehen zu können, insbesondere z.B. bei der Abfertigung von Schwerlast- und Sondertransporten, für die der Flughafen Hahn eine besondere Professionalität entwickelt hat;

es sich um Flugzeugtypen mit Triebwerken, die als besonders lärmreduziert gelten und den gegenwärtigen Stand der Triebwerkstechnik repräsentieren. Die Flughafen Hahn GmbH & Co. KG hat in der Berechnung des Schallschutzgebietes auf der Basis des Nürnberger Modells - auch auf der Basis des veränderten Verkehrsszenarios für den Nachtflugbetrieb - noch einen überproportionalen Anteil von Flugzeugtypen mit den älteren Triebwerken der Stufe Kapitel II berücksichtigt. Hierdurch ergibt sich rechnerisch und faktisch ein wesentlich größerer Schallschutzbereich als unter Zugrundelegung der genehmigten Kapitel III Flugzeuge für den Nachtflugbetrieb. Ab dem Jahr 2002 dürfen Kapitel II Flugzeuge auch im Tagesbetrieb nicht mehr eingesetzt werden.

Die Genehmigungsbehörde hat sich die Anordnung weiterer Betriebsregelungen und Auflagen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm vorbehalten. Über die Anordnung weiterer Auflagen soll dann entschieden werden, wenn in der Zeit von 22:00 und 06:00 Uhr MEZ regelmäßig mehr als 40 Flugbewegungen (Starts oder Landungen) mit zivilen strahlbetriebenen Flugzeugen auf dem Flughafen Hahn verzeichnet werden.

Darüber hinaus ist die Flughafengesellschaft aufgefordert, schon frühzeitig ein entsprechendes Schallschutzprogramm aufzulegen, das mit Wirksamwerden der Genehmigung, frühestens jedoch ab 01.01.1998, umgesetzt werden soll. Die Flughafen Hahn GmbH & Co. KG wird sich bei der Gestaltung eines solchen Lärmschutzprogramms auch an den Erfahrungen anderer deutscher Flughäfen orientieren. Ohne der konkreten Auflage eines solchen Programms vorweg zu greifen, wird es voraussichtlich folgende Grundelemente umfassen:

A. Flugbetriebliche Schallschutzmaßnahmen

Die deutsche Flugsicherung hat im März 1994 die An- und Abflugverfahren verbindlich festgelegt. Die Flughafengesellschaft wird in Zusammenarbeit mit der DFS dafür Sorge tragen, daß der Flughafen Hahn in der Zeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr ausschließlich nach Instrumentenflugregeln und nicht nach Sichtflugregeln angefliegen wird, was eine höhere Anfluggenauigkeit und damit Lärmeingrenzung bewirkt.

Die Flughafengesellschaft wird darüber hinaus mit den DFS Erfahrungen die jetzt festgelegten An- und Abflugverfahren sammeln und diese im Hinblick auf eine weitere Lärminderung optimieren.

Die auf dem Flughafen Hahn bereits installierte Fluglärmmessanlage wird in diesem Zusammenhang eine objektive Beurteilung der auftretenden Lärmereignisse gewährleisten.

B. Umweltorientierte Gebührenpolitik

Der Flughafen Hahn hat seiner Gebührenordnung schon heute eine umweltorientierte Gebührenordnung zugrunde gelegt. Flugzeugtypen die beispielsweise nur den ICAO-Bedingungen Annex 16, Chapter II entsprechen, haben je angefangene 1.000 kg gegenüber lärmreduzierten Flugzeugtypen der

Triebwerkskategorie Chapter III Höchstabfluggewicht den doppelten
Gebührensatz zu entrichten.

Wie bereits ausgeführt, dürfen auf dem Flughafen Hahn in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr zudem nur solche Flugzeuge starten und landen, die nach internationaler Festlegung als lärmarm eingestuft sind. Obwohl die Fluggesellschaften gegenüber der vom Bundesministerium für Verkehr aufgestellten Bonusliste mit besonders lärmreduzierten Flugzeugtypen - aus den weiter oben aufgezeigten und nachvollziehbaren Gründen - sehr kritisch eingestellt sind, wird die Flughafengesellschaft über eine umweltorientierte Gebührenpolitik einen Steuerungsmechanismus vorsehen, der lärmärmere Flugzeuge begünstigt. Die Flughafengesellschaft wird daher für Chapter III Flugzeuge in der Zeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr eine um 25 % erhöhte Gebühr in Ansatz bringen, wenn diese nicht in der Bonusliste des BMV aufgeführt sind.

C. Passiver Schallschutz

Das Schallschutzgebiet des Flughafen Hahn umfaßt entsprechend der vorliegenden Genehmigung die Ortsgemeinden Hahn, Lautzenhausen, Büchenbeuren, Hirschfeld, Lötzbeuren, Würriich, Belg, Kleinich und Peterswald-Löffelscheid.

In diesen Ortsgemeinden wird die Flughafengesellschaft das Entstehen des Anspruchs auf Schallschutz sowie das Verfahren zur Erstattung von Aufwendungen für Schallschutzvorrichtungen öffentlich bekannt machen.

Das Nachtschutzgebiet umfaßt alle o.g. Ortschaften rund um den Flughafen, in denen ein durch Luftverkehr verursachter Lärmwert von 75 dB(A) in der Regel mindestens 6 x/Nacht erreicht wird. Ziel ist es, mit den erforderlichen Maßnahmen einen Schallschutz zu bewirken, der beim Überflug eines Flugzeuges in der Regel keine höheren Einschallpegel als 55 dB(A) im Rauminneren bewirkt.

Zu diesem Zweck sollen auf Antrag die notwendigen baulichen Schutzmaßnahmen durchgeführt werden. Bei Vorlage der Anspruchsvoraussetzungen werden auf Antrag die Aufwendungen für entsprechende Schallschutzvorrichtungen erstatten.

Die Flughafengesellschaft wird in den nächsten Monaten die organisatorischen und technischen Voraussetzungen treffen, damit dieses Schallschutzprogramm nach Bestandskraft der erteilten luftverkehrsrechtlichen Genehmigung, frühestens zum 01.01.1998, umgesetzt werden kann.

11. Schlußbemerkungen

Die Bestandskräftigkeit der von der Luftfahrtbehörde des Landes Rheinland-Pfalz erteilten Genehmigung vom 19.04.1996 und 23.03.1997 für einen durchgehenden Flugbetrieb eröffnet auch dem Flughafen Hahn die Möglichkeit,

- die rechtlichen Grundvoraussetzungen zur Erlangung einer angemessenen internationalen Wettbewerbsfähigkeit als Flughafen zu erfüllen,
- am weltweiten Wachstumstrend im Luftverkehr, insbesondere am überproportionalen Wachstum der Luftfrachtexpressdienste, teilhaben zu können,
- einen Beitrag zur Entspannung der zunehmenden Kapazitätsprobleme auf dem benachbarten Flughafen Frankfurt leisten zu können und damit ein weiteres Abwandern potentieller Luftverkehre ins Ausland zu verhindern,
- die Attraktivität des Gewerbe- und Logistikstandortes Air-Industrial-Park Hahn vor allem für hochwertige Güter erheblich stärken zu können und
- die damit verbundenen Potentiale für neue Arbeitsplätze auf dem Flughafen, bei Fluggesellschaften, in den Zulieferbranchen und allgemein bei Unternehmen, die von den Standortbedingungen partizipieren wollen, überhaupt entwickeln zu können.

Die Einführung einer Kernruhezeit oder einer Bewegungsbeschränkung für die Nachtzeit bzw. deutlich erkennbare Unsicherheiten hinsichtlich der mittel- bis langfristigen Bestandskräftigkeit einer durchgehenden Fluggenehmigung verhindern definitiv die Ansiedlung von Expressdienstleistern auf dem Flughafen Hahn bzw. die Diskussion allein hierüber führt an anderen Standorten zur Abwanderung solcher Unternehmen. Erhebliche Investitionen dieser Gesellschaften in stationäre Luftfrachtumschlagsanlagen, in die Organisation der logistischen Zulieferungen und in lärmreduzierte Fluggeräte verlangen eine nicht unbedeutende Planungssicherheit für diese Unternehmen, aber auch für bereits hiervon betroffene Arbeitnehmer.

Die Flughafengesellschaft wird auf der Basis der erteilten Genehmigung schon ab 01.01.1998 einem möglichen künftigen Fluglärm durch ein entsprechendes Schallschutzprogramm vorbeugen und dies formal unabhängig von weiteren Akquisitionserfolgen. Eines bleibt jedoch abschließend festzuhalten: ohne die vorgenannten rechtlichen Rahmenbedingungen wird es für die Flughafengesellschaft keine Chance geben, die guten Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafen Hahn im Wachstumsbereich der Luftfrachtexpressdienste unter Beweis stellen zu können. Mehrjährige Akquisitionsbemühungen werden in Anbetracht der internationalen Konkurrenz auch in diesem Bereich der Ansiedlung neuer Unternehmen und damit Arbeitsplätze vorausgehen müssen.

Flughafen Hahn, den 24. Juni 1997

Flughafen Hahn GmbH & Co. KG		
Eing. 04. Juni 1997		
z.K.		
Erh.	J. J. 1/6	



Flughafen Hahn GmbH
Herr K.D. Hartmann
Managing Director
Gebäude 401

03.06.1997

55483 Lautzenhausen

Dear Mr. Hartmann,

I would like to thank you for your hospitality during our visit to Hahn Airport May, 28th 1997.

What we saw was interesting and could be an option for DHL in the future.


However, we cannot take Hahn Airport into consideration unless you have a guaranteed 24 hours operating license.

DHL operates at night time with all air planes and as such we need to have the night operation completely free from restrictions.

If Hahn Airport receives an open operating license we would like to come back and review the future opportunities with our engineering experts.

Until then good luck.

Sincerely yours,


Lars Jordahn
Managing Director
DHL Aviation Germany

DHL Aviation GmbH
Flughafen Köln/Bonn
Frachthalle 5
51147 Köln
Telefon: (02203) 6050
Telefax: (02203) 605127/128

UST-IdNr. DE 111 623 901
Dresdner Bank AG, Frankfurt/M. - Flughafen
BLZ 500 800 00, Kto.-Nr. 330 146 100



Amtsgericht Frankfurt am Main HRB 21554
Gerichtsstand Frankfurt am Main
Geschäftsführer: Lars Jordahn

Cargolux Airlines International S.A
Operations Control Department
Findel Airport L-2990 Luxembourg
Tel.: (352) 42113-242
Fax.: (352) 42113-239

Flughafen Hahn GmbH & Co. KG	
Eing. 07. April 1997	
z.K.	<i>[Signature]</i>
z.Erl.	<i>[Signature]</i>

Luxembourg 02.04.1997

GF3

To: Flughafen Hahn GmbH & Co KG
Mr. Joerg Berres / Managing Director
Mr. Klaus Hartmann / Managing Director


Subject: Hahn Airport

Dear Mr. Berres, dear Mr. Hartmann,

With reference to our letter dated February 19, 1997, we would like to reconfirm to you that, subject to the arrangement and confirmation of the necessary Third Party Fuel Insurance coverage, the availability of a B747 maindeck-loader (20ft pallet capacity) and ATC coverage during night hours at short notice (between 22.00lt and 06.00lt), we will designate Hahn Airport as Prime Weather/Diversion Alternate for Luxembourg for all Cargolux B747 cargo flights originating from the Middle East and the Far East.

In order to integrate Hahn as official Alternate Airport in our Flight Planning Procedures we require a confirmation letter from you as soon as possible on the Third Party Fuel Insurance coverage and a H24 standby telephone contact number of your Tower for night operations after 2200lt.

Yours sincerely



Wolfgang Zitterbart,

for E.Hauksson, SR VP Flight Operations & Chief Pilot

Flughafen Hahn GmbH & Co KG
Geschäftsführung
Gebäude 401
55483 Lautzenhausen-Flughafen

FRA.FY/111/HS/cl

Frankfurt, den 17.06.96

Nachtstart- und -landungen auf Flughäfen in der Bundesrepublik Deutschland.

Sehr geehrte Herren,

Wir möchten hiermit zur Notwendigkeit von Nachtstart- und -landungen auf deutschen Flughäfen Stellung nehmen.

Als eine der größten Fluggesellschaften für den Luftfrachttransport sind für unsere Fluggesellschaft Nachtstart- und -landungen von vitaler Bedeutung.

Der Transport der Güter per Flugzeug ist von der Schnelligkeit geprägt und trägt somit maßgeblich zum globalen Güteraustausch auf den Weltmärkten bei.

Der Gütertransport erfolgt unmittelbar nach Produktionsschluß, also nachts, um so die Versorgung der Märkte auf dem schnellsten Weg sicherzustellen.

Der Luftfrachtverkehr in Deutschland umfaßt ca. 560.000 Tonnen im Export und ebenso viele im Import. Die durchschnittlich prognostizierte Zuwachsrate liegt zwischen 7 und 9% jährlich. Bis zum Jahr 2010 wird sich das Luftfrachtaufkommen weltweit verdreifachen.

Unsere Fluggesellschaft befördert über 50% der uns zum Transport angedienten Güter mit Nurfrachtflugzeugen. Das Anlanden und Aufnehmen der Fracht erfolgt überwiegend in den Nachtstunden.

Die Wahl des Flughafens für die Frachtaktivität steht mit der Möglichkeit von Nachtstart- und -landungen in direktem Zusammenhang. Im Rahmen der Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs kommt diesem Faktor eine determinierende Rolle zu, insbesondere in Deutschland.

FRA.FY/111/HS/cl - 2

Für Flughäfen, Fluggesellschaften und Industrie sind Nachtstart- und -landungen eine Notwendigkeit. Für Flughäfen, die diese Anforderung erfüllen, bedeutet dies Standort-, Arbeitsplatz- und Zukunftssicherung.

Wir bekunden hiermit unser Interesse den Flughafen Hahn, der wegen seiner zentralen geographischen Lage in Deutschland prädestiniert ist eine herausragende Funktion im Bereich des Luftfrachttransportes zu erfüllen, sofern er den Anforderungen der Industrie durch den Wegfall von Nachtstart- und -landeverboten gerecht werden kann, in unsere Zukunftsplanungen einzubeziehen.

Wir bleiben diesbezüglich mit Ihnen in Kontakt.

mit freundlichen Grüßen



Helmut Scherret
Direktor

Flughafen Frankfurt/Main AG · 60547 Frankfurt am Main
Lieferanschrift: Flughafen Frankfurt/Main AG · 60549 Frankfurt am Main

Airconsult

Herrn Jörg Berres
Geschäftsführer
Flughafen Hahn GmbH & Co. KG

55483 Lautzenhausen

Telefax (0 69) 6 90- Telex

2 04 91

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen

Telefon (0 69) 6 90- Datum

TP he-se

7 07 16

25.06.1996

Sehr geehrter Herr Berres,

Bezug nehmend auf unser letztes Gespräch möchten wir Ihnen anhand zweier Stichworte noch einmal deutlich machen, welche Interessen die Flughafen Frankfurt Main AG im wesentlichen mit der Kooperationsvereinbarung mit dem Flughafen Hahn verbindet.

Gemeinsames Einzugsgebiet

Der Flughafen Frankfurt als Drehkreuz im interkontinentalen Luftverkehr bedient aufgrund seines hohen Verbindungsangebotes im Passagier- und Frachtlinienverkehr ein Einzugsgebiet weit über die Region Rhein-Main hinaus. Im westlichen Sektor dieses Einzugsgebietes überschneidet es sich mit dem des Flughafens Hahn. Mit einer Kooperation können die Partner im gemeinsamen Interesse geschäftsgestaltend auch über die Grenzen Deutschlands hinaus tätig werden.

Schutz vor Abzugseffekten

Zur Sicherung der Drehkreuzfunktion des Flughafens Frankfurt und damit der Wirtschaftskraft unserer beider Region beobachtet die FAG bei eigenen knapper werdenden Ressourcen die Luftverkehrsentwicklung auf den Flughäfen in ihrem Einzugsgebiet und sucht gemeinsam mit seinen Partnern in diesem Gebiet nach Möglichkeiten einer besseren Verkehrsgestaltung und -steuerung. Vorrangiges Ziel dieses Engagements ist es, die Abwanderung von ertragsschöpfenden Verkehren zu anderen europäischen Großflughäfen zu verhindern. Dazu gehört es auch, bereits abgewanderte Verkehre durch geeignete Maßnahmen zurückzugewinnen.

Vorsitzender
des Aufsichtsrates:
Hessischer Minister der Finanzen
Ernst Welteke

Vorstand:
Dr. Wilhelm Bander (Vorsitzender)
Manfred Schölich (Stellv. Vorsitzender)
Dr. Hans-Joachim Borst

Johannes Endler
Hans Georg Michel

Sitz der Gesellschaft:
Frankfurt am Main
Amtsgericht Frankfurt am Main
HRB-Nr. 7042

FVV-Anschluß: S 14, S 15;
Bus 61, 62, 68, 73, 915, 964, 975
Telekommunikation (Hauptanschlüsse
und Netzverbindungen umseitig

Anschrift des Empfängers

Unser Zeichen

Datum

Blatt

J. Berres
Flughafen Hahn

TP he-se

25.06.1996 -2-

Dies läßt sich optimal nur erreichen, wenn unsere beiden Flughäfen sich in ihren Angeboten ergänzen. Hierzu gehört neben einem angemessenen Ausbau der Infrastruktureinrichtungen des Flughafens Hahn, der mit Unterstützung des Landes Rheinland Pfalz zum Teil schon erfolgt ist, auch ein 24-Stunden-Betrieb.

Wir gehen davon aus, daß, wie in der Vergangenheit besprochen, die Betriebsgenehmigung des Flughafens Hahn auch zukünftig diesen uneingeschränkten Betrieb zuläßt.

Mit freundlichen Grüßen

Flughafen
Frankfurt Main AG



Dr. W. Bender



ppa.
P. Henkel

Lufthansa Cargo AG
Flughafen-Bereich West, D-60546 Frankfurt/Main

Ihre Zeichen/
Your Ref.

Unsere Zeichen/Datum/
Our Reference/Date

Telefon / Fax
Telephone / Fax

An
Geschäftsleitung Flughafen Hahn GmbH & Co. KG
Gebäude 401

55483 Lautzenhausen Flughafen

17. Juni 1996

{Ihre Zeichen/Ihre Nachricht vom}
GFB/vi vom 05.06.96

{Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom}
CGNFD/A az-vl

Telefon
02203 / 40 2322

Betreff: 24 Stunden Fluggenehmigung Flughafen Hahn

Sehr geehrte Herren,

Herr Althen hat mir Ihren Brief weitergeleitet mit der Bitte um Beantwortung.

Nachfolgend sind einige Punkte aufgeführt, welche Ihnen als Argumente für einen 24-Stundenbetrieb auf dem Flughafen Hahn vielleicht hilfreich sein werden:

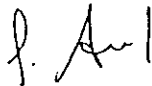
- Es wird für die nächsten 20 Jahre ein durchschnittliches Wachstum von ca 6 Prozent p.a. im Weltluftfrachtverkehr erwartet. Dies wird zwangsläufig zu einer Überlastung heutiger traditioneller Flughäfen und Ausweichung auf neue Flughäfen führen. Fracht- und Passagetätigkeiten der Luftverkehrsgesellschaften werden sich im Zuge dieser Entwicklung zunehmend trennen
- Industrie, Wirtschaft, Handel und Dienstleistungen vollziehen derzeit erhebliche Veränderungen. Sie verteilen ihre Produktions- und Vertriebszentren weltweit und haben somit einen großen Bedarf an Güter- und Warenaustausch nicht nur mit ihren Kunden sondern auch innerhalb der Konzerne. Kurzfristige Produktion und Beschaffung sowie Vermeidung von Lagerung haben neue Logistikkonzepte induziert: Just - in - Time. Zwangsläufig führt dies zu Luftfracht über Nacht, insbesondere Expressverkehr.
- Für einen Luftfrachtcarrier oder Integrator sind daher Nachtoperationen unerlässlich; dies setzt konsequenterweise Flughäfen voraus, die einen Flugbetrieb uneingeschränkt über 24 Stunden zulassen (zumindest mit modernem leisen Fluggerät). Ebenso ist die landscitige Anbindung über 24 Stunden Voraussetzung.
- Nicht nur Markt und Nachfrage zwingen Luftfrachtcarrier zu einem 24-Stundenbetrieb, sondern auch die Notwendigkeit zur Senkung der Kapitalkosten durch hohe Nutzung der Flugzeuge. Dies gilt für reine Frachtflugzeuge wie für die im Lufthansa Konzern eingesetzten QC-Muster (tags Passage, nachts Frachter) gleichermaßen.

Gesellschaftsrechtliche Angaben,
Anschrift und weitere Informationen
auf der Rückseite.
For corporate details, address and
further information, please refer to the
back of this document.

- Der Wettbewerb erfordert niedrige Kosten für die Betreiber. Flughäfen, die ihre Ressourcen 24 Stunden nutzen können, sind in der Lage, Kostenspielräume über Gebühren an die Betreiber weiterzugeben.
- Hohe Investitionen der Luftverkehrsgesellschaften verlangen eine langfristige Planungssicherheit. Bestehende Regelungen (wie jetzt für Hahn) immer wieder in Frage zu stellen, sind nicht hilfreich. Europäische Flughäfen konkurrieren untereinander. Langfristig gefestigte Perspektiven entscheiden mit über Standort und Arbeitsplätze, wie u.a. das Beispiel der Abwanderung seitens TNT von Köln nach Lüttich zeigt.
- Lufthansa Cargo hat die Flughäfen Frankfurt und Köln/Bonn als Basis ihrer Operation ausgewählt. Bei dem erwarteten Wachstum der Luftfracht und der Konzentration auf Expressverkehr mit erheblich über dem Durchschnitt liegenden Wachstumsraten wird zukünftig die Auswahl eines dritten Standorts notwendig. Unabdingbare Voraussetzung für diesen Flughafen wird ein uneingeschränkter 24-Stundenbetrieb sein.

Bitte informieren Sie mich, falls Sie noch weitere Erläuterungen benötigen sollten.

Mit freundlichen Grüßen



G. Arzt
Leiter
Planung und Entwicklung Fracht Logistik Europa
Lufthansa Cargo AG
Flughafen Köln/Bonn
D- 51147 Köln



AIR CARGO LOGISTIC GMBH
Internationale Luftfrachtspedition

TELEFAX

From / von : ACL - AIRCARGO LOGISTIC GmbH - Thomas Rinnert
FZF, Geb. 458, Raum 5170 - 80, 60549 Frankfurt - Flughafen
Tel. : 069 - 691869, 069 - 691858, 069 - 69072847
Fax : 069 - 691843
SITA : FRAACCR

To / an : Flughafen Hahn GmbH & Co. KG
Att.: : Herr Berres und Herr Hartmann
Subj. : Ihr Schreiben vom 05.06.1996
Fax Nr. : 06543 509222
Date / Datum : 07.06.1996

1. Seite/n incl. dieser Seite

In Falle einer gestörten Übertragung rufen Sie bitte die oben angegebene Rufnummer an.
In case of a garbled transmission please call the above mentioned phone number.

Guten Tag, sehr geehrter Herr Berres,
Guten Tag, sehr geehrter Herr Hartmann,

seitens unseres Unternehmens begrüßen wir und unterstützen die Bemühungen des Flughafens Hahn zur Erlangung einer 24 Stunden Fluggenehmigung. Auf Grund der bis heute bestehenden Beschränkungen waren wir im September 1995 gezwungen, für eine IL 76 den Abflug auf den nächsten Tag zu schieben, da die Beladung erst gegen 22.00h abgeschlossen war. Dadurch kam es zu einer Verzögerung von 24 Stunden bei einem laufendem Reparaturprojekt mit höchster Prioritätstufe für die Energieversorgung der Bevölkerung. Wir sind in Vorbereitung f. tägl. Flüge m. AN 12 ex Kiev nach Hahn ab ca. August 96. Warenart Tageszeitungen. Diese können erst gegen 24.00h in Hahn eintreffen. Ohne 24 Stunden Fluggenehmigung ist der Flughafen Hahn für uns nicht einsetzbar und als Alternative hierzu Luxemburg vom Kunden vorgeschlagen worden. Zur weiteren Entwicklung des Flughafens ist aus unserer Sicht der 24 Stundenbetrieb unumgänglich und notwendig. Bitte halten Sie uns über den weiteren Verlauf der Klage unterrichtet. Wir verbleiben

mit freundl. Grüßen

ACL - AIRCARGO LOGISTIC GMBH
Thomas Rinnert
Managing Director

Wir arbeiten ausschließlich auf Grund der "Allgemeinen Deutschen Spediteursbedingungen" (ADSp) - neueste Fassung.
Erfüllungsort u. Gerichtsstand ist Frankfurt/M. AG Frankfurt HRB 39624. Geschäftsführer: Thomas Rinnert



Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main, 60284 Frankfurt

Flughafen Hahn GmbH & Co. KG
Geschäftsführung
Gebäude 401

55483 Lautzenhausen-Flughafen

Ihre Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen, unsere Nachricht vom
HVR23201
Lefja

Telefax (0 69) 21 97
4 85

(0 69) 21 97-0
3 03

Frankfurt am Main
21.06.1996

**24 Stunden-Betrieb am Flughafen Hahn
Erörterungstermin am 25.06.1996 beim Oberverwaltungsgericht Koblenz**

Sehr geehrte Damen und Herren,

aus Anlaß des für den 25.06.1996 anberaumten Erörterungstermins zum Bestand der 24 Stunden-Fluggenehmigung des Flughafens Hahn erlauben wir uns, aus der Sicht der Unternehmen aus dem Bezirk der Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main, aber auch der des Rhein-Main-Gebietes, zur Notwendigkeit des Flugbetriebes rund um die Uhr Stellung zu nehmen:

1. Die Industrie- und Handelskammer Frankfurt verfügt als Ergebnis verschiedener Projekte über ausgezeichnete Kontakte zu den Luftfrachtexperten aus der Verladerschaft und den Luftverkehrsgesellschaften. Wir waren am Raumordnungsverfahren zur Cargo City Süd des Frankfurter Flughafens und an den Anhörungen zu möglichen Veränderungen der Nachtflugmöglichkeiten am Frankfurter Flughafen intensiv beteiligt.
2. Die Luftfracht spielt schon heute eine bedeutende Rolle und ist ein Markt mit ständigem Wachstum. Im Zuge der globalen Arbeitsteilung ist die Wirtschaft angewiesen auf ein flexibles Luftfrachtangebot rund um die Uhr. Die Distributions- und Servicesysteme der Wirtschaft brauchen Nachtflugverbindungen, um wettbewerbsfähig zu sein. Aufgrund der allgemein hohen Kostensituation braucht die deutsche Wirtschaft prägnante Zusatzangebote, um sich von ihren Wettbewerbern abheben zu können. Dazu zählen oftmals eine 24-Stunden-Lieferbereitschaft und die Möglichkeit der Ersatzteilversorgung im gleichen Zeitraum, die beispielsweise in der Maschinenbauindustrie eine wesentliche Rolle spielt.

...

Hausanschrift:
IHK Frankfurt am Main
Börsenplatz 4
60313 Frankfurt

Postanschrift:
IHK Frankfurt am Main
60284 Frankfurt

Telex 4 11 255 inkf d
Btx * 969 025 *

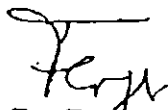
Postbank NL Frankfurt am Main 126 29-6
BLZ 500 100 60

3. Der Markt für Luftfrachtverkehr ist global. Uneingeschränkter Nachtflugbetrieb ist ein wichtiger Wettbewerbsfaktor für einen neuen Flughafen und gleichzeitig ein wesentlicher Standortfaktor für Deutschland. In diesem Zusammenhang ist ausdrücklich vor dem Beispiel des Wegzuges von TNT aus Köln zu warnen. Diese Entscheidung von TNT zeigt zum einen die Bedeutung eines uneingeschränkten Nachtflugbetriebes und zum anderen, daß Entscheidungen gegen ein solches Angebot mit dem Verlust von Arbeitsplätzen und Investitionen in Millionenhöhe verbunden sind. Noch weiterreichender sind die Folgen dieser Entscheidung als ein Signal im gesamten Markt, daß es in Deutschland Schwierigkeiten bei der Luftverkehrsanbindung gibt.
4. Das Argument, daß die Nachtflugmöglichkeiten in Hahn bislang wenig genutzt wurden, ist nicht stichhaltig. Verkehrsverbindungen müssen geplant werden, Flugzeugumläufe werden - von ad hoc-Flügen abgesehen - mittel- und langfristig verändert. Dies erfordert Planungssicherheit durch Angebote von Flughäfen, die als langfristig angesehen werden. Eine Veränderung der bislang uneingeschränkten Nachtflugmöglichkeiten in Hahn würde nicht nur das Geschäftsfeld Nachtflug beschränken, sondern insgesamt Unsicherheit hervorrufen bezüglich des Angebotes des Flughafens Hahn. Dieser Schritt zurück könnte auch die Entwicklung des Tagflugverkehrs negativ beeinflussen.

Uneingeschränkte Nachtflugmöglichkeiten sind für die Wirtschaft in Deutschland eine unbedingte Voraussetzung für das Bestehen im Weltmarkt. Vor diesem Hintergrund ist die hiesige Wirtschaft angewiesen und dankbar für jedes Angebot von Nachtflugmöglichkeiten in der Nähe des Rhein-Main-Gebietes, zumal wenn auch in Zukunft genug freie Kapazitäten zur Verfügung stehen. Die 24 Stunden-Fluggenehmigung für den Flughafen Hahn halten wir für einen wichtigen Teil des Luftverkehrsangebotes der angrenzenden Regionen.

Mit freundlichen Grüßen

Industrie- und Handelskammer
Frankfurt am Main
Abteilung Handel, Verkehr
und Raumordnung


Dr. Ferger

i. A. 
Dipl.-Volksw. Lenz



Chapman Freeborn Airmarketing GmbH

CHARTERSALES

Im Taubengrund 27, D-65451 Kelsterbach

Tel. (+49)/(0)6107/5036

Fax (+49)/(0)6107/4072

SITA FRACF7X

to: Flughafen Hahn GmbH & Co. KG
Herr Berres, Herr Hartmann
fm: Bernd Niklas/ General Manager Germany
pages (incl. this one): 1
date: 10.06.96
via Fax: 06543 / 509202
ref: 24 Stunden-Fluggenehmigung

Sehr geehrte Herren,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 05.06.96. Wir freuen uns, daß Sie uns die Chance geben, zu der Problematik „Nachtflugverbot“ im allgemeinen und in dieser Angelegenheit speziell für den Flughafen Hahn Stellung zu beziehen.

Wir stehen grundsätzlich dafür ein, daß es im Interesse der Anwohner eines Flughafens Zugangsbeschränkungen für Flugbewegungen während der Nachtstunden gibt. Allerdings wurde dieses Bestreben innerhalb der Bundesrepublik Deutschland in den letzten Jahren sehr einseitig betrieben. Es war und ist unser Eindruck, daß bei den Kriterien ein Nachtflugverbot auszusprechen, die persönlichen Belange der Anwohner vor den wirtschaftlichen Belangen einer ganzen Region und der dort angesiedelten Industrie gehen.

Wie Sie selbst richtig bemerken, reagiert die Verladerschaft - sicherlich auch auf Druck aus der Industrie - indem man auf Flughäfen im benachbarten europäischen Ausland ausweicht. Dort gibt es zwar auch Beschränkungen während der Nacht, zum Teil werden aber innerhalb eines gemeinsamen Europas die Regeln großzügiger ausgelegt.

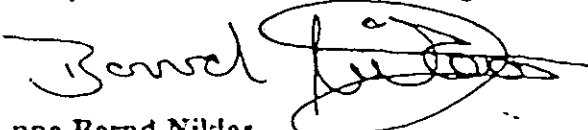
Die geographische Lage des „HAHN“ ist nach unserer Meinung hervorragend dafür geeignet, ein relativ großes Einzugsgebiet abzudecken und dadurch auch andere Regionen zu entlasten. Um nur ein Beispiel zu nennen, sei hier die Automobilindustrie und deren Zulieferbetriebe angesprochen. Diese Betriebe produzieren innerhalb der EU zum großteil ohne Lagerhaltung. Wenn es hier in der „normalen“ Logistikkette zu Verzögerungen kommt, ist die Luftfracht oft die letzte Rettung um die Produktion aufrecht zu erhalten und um größeren wirtschaftlichen Schaden von den Unternehmen und ihren Mitarbeitern abzuwenden.

In einer solchen Situation, muß rund um die Uhr geflogen werden. Natürlich werden dann Flugzeuge zum Einsatz kommen, die den Anforderungen für Starts und Landungen während der Nacht genügen. Diese Flüge werden aber dennoch nicht die Regel sondern die Ausnahme sein, da es nach unserer Erfahrung auch im Interesse der Verloader ist, wenn die Transporte zu „normalen“ Zeiten durchgeführt werden können.

Zu dem Punkt der Standortentscheidung können wir nur sagen, daß hier der 2. Schritt nicht vor dem 1. Schritt verlangt werden kann. Der Standort Hahn kann für die verladende Wirtschaft und für die Luftfahrtunternehmen erst dann in die langfristige Planung mit einbezogen werden, wenn die Infrastruktur und die allgemeinen Voraussetzungen geschaffen worden sind. Die Möglichkeiten eines 24 Stunden Betriebes können hier sehr hilfreich und für die weitere Entwicklung sicher förderlich sein. Die Begründung der Kläger - bisher keine Nachtflüge, also auch keine in der Zukunft - halten wir für sehr kurzfristig und am Thema vorbei interpretiert. Erst wenn die Möglichkeiten geschaffen wurden und angeboten werden können, wird sich ein Markt und somit auch die Region am und um den Flughafen entwickeln.

Gerne stehen wir Ihnen auch zukünftig zu diesem Thema zur Verfügung, da Sie wissen, daß auch uns die weitere Entwicklung des Flughafens Hahn sehr interessiert.

Mit freundlichen Grüßen/ With best regards
Chapman Freeborn Airmarketing GmbH


ppa Bernd Niklas